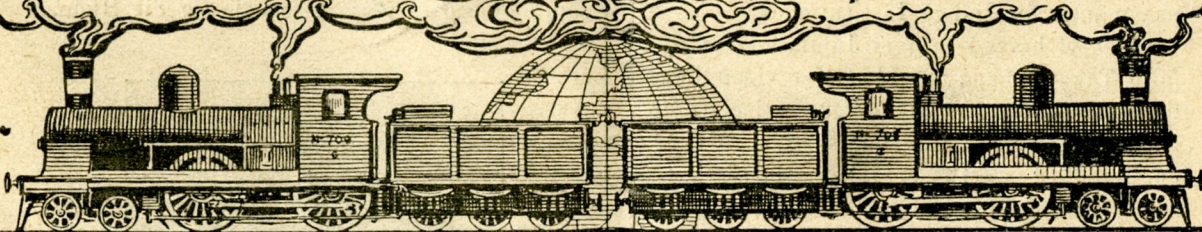


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

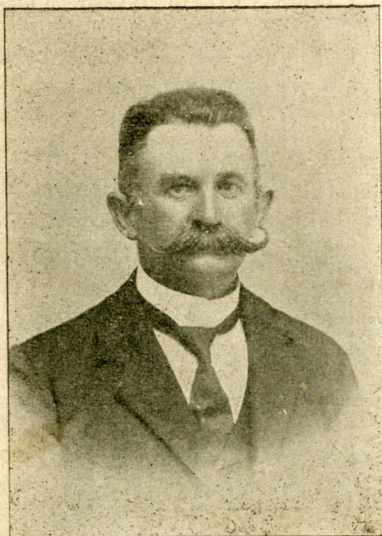
Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 16.

15. August 1907.

7. Aarg.

25 Aars Jubilæum.



Lokomotivfører C. Roosen.

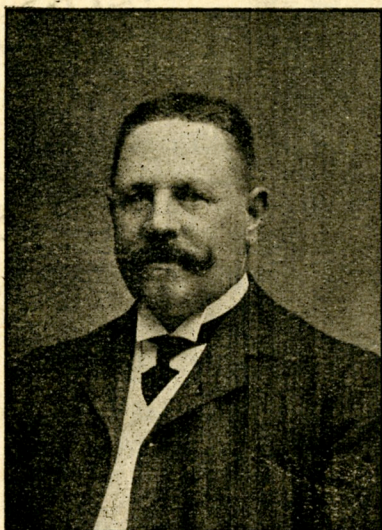
Den 1. August fejrede en af vor Forenings bedste Støtter sit 25 Aars Jubilæum, nemlig Lokf. C. Roosen, København.

Jubilaren, som fødtes i Roskilde den 21. Oktober 1858, ansattes som fast Fyrbøder sammesteds den 1. August 1882 og forfremmedes til Fører 1885 med Station i København, hvor han saa har gjort Tjeneste siden, med Undtagelse af en Periode (1891—1895), hvor han var stationeret i Helsingør.

Vi maa jo betragte Jubilaren som vor Organisations Stifter, idet han i sin Tid dels ved Korrespondance, dels personlig satte sig ind i Forholdene ved den svenske Forenings Love samt Maade at arbejde paa. Han indkaldte til et stort Møde paa »St. Thomas« i København, hvor saa den store Forsamling — efter at have hørt hans Udvikling og Udkast til den foreslaaede Organisation — i fuld Forstaaelse af den Nytte, en stærk Organisation vilde have for de nuværende samt Fremtidens Lokomotivmænd, enstemmigt besluttede at starte en saadan Forening for alle danske Lokomotivmænd. Roosen ledede saa Foreningen som Formand i den første vanskelige Tid, til Omordningen, og havde den Glæde, at over 900 Medlemmer meldte sig ind og stod som en stærk Vagt for vor Stands Interesser. En særlig Tak fortjener Roosen, fordi han nu atter under de nuværende urolige Forhold har indvilget i at træde ind i Hovedbestyrelsen, hvor hans rolige og skarpe Indsigt i alle Forhold sikkert vil gøre sit Gavn for vor Forenings videre Udvikling. Foruden hans Arbejde i Hovedbestyrelsen er Roosen i Bestyrelsen for »Sjællandske Lokomotivpersonales private Enkekasse«, der, idet den virker med en solid Kapital, gør umaadeligt Gavn for mange Enker. Endvidere er han Medlem af Foredrags- og Besøgsudvalget for de københavnske Afdelinger, som har skaffet Medlem-

merne mange interessante Foredrag og Besøg paa mange forskellige Institutioner.

Idet vi herved bringer Jubilaren vor dybt-følte Tak for hans Arbejde, føjer vi en hjertelig Lykønskning fra alle Organisationens Medlemmer paa hans Jubilæumsdag med Ønsket om Sundhed og Lykke i Fremtiden for ham selv og hans Hjem.



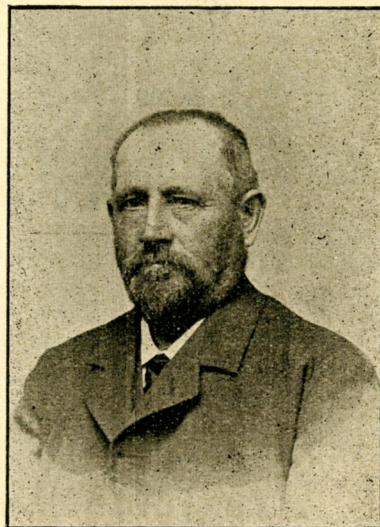
Lokomotivfører P. Hansen.

En anden af vor Organisations tro Medlemmer, Lokf. P. Hansen, fejrede ligeledes 1ste August sit Jubilæum som Lokomotivmand, idet han ansattes 1. August 1882 som Lokfrb. og forfremmedes 1. Maj 1898 til Fører.

Hansen har uafbrudt gjort Tjeneste i København og er af alle kendt som en altid tjenstvillig og god Kollega, hvor han har kunnet glæde eller gavne sine Kolleger. Desværre har han, begrundet paa svækket Helbred i de senere Aar, maattet søge og erholdt Afsked med Pension fra 1. August d. A., saaledes at han altsaa bliver Pensionist paa sin Jubilæumsdag.

Vi bringer vor bedste Lykønskning til Jubilaren og Tak, fordi du støt stod Vagt om vor Fane til det sidste, idet vi alle ønsker, at de fremtidige rolige Forhold atter maa bringe Sundhed og Tilfredshed tilbage, da vil du med dit bekendte gode Humør som endnu ung Pensionist kunne glæde dig ved mange Aars Lykke og samles med de gamle Kolleger og opfriske gamle Minder.

Vi bringer dig herved alle vor bedste Tak samt de bedste Ønsker for dig og dit Hjem.



Lokomotivfører N. Nielsen.

Den 1. August fejrede Lokomotivfører N. Nielsen sit 25 Aars Jubilæum.

En Deputation, bestaaende af en Fører og en Fyrbøder af D. L. og L. F., overrakte om Morgenen Jubilaren i hans Hjem et Mahognitræs Rygebord med Inskription samt en af samtlige Medlemmer af Østerbro Afdeling underskreven Adresse, hvori han takkes for godt og trofast Samarbejde i de forløbne 25 Aar.

De københavnske Afdelinger.

Som det var at vente, formede den 1. August sig som en sand Højtidsdag for vore afholdte Jubilarer. Allerede Kl. 7 om Morgenen modtog Jubilarerne Lykønskninger i smukke Mapper fra de københavnske Afdelinger med Tak for deres Støtte for vor Sag.

Kl. 8 mødte de 4 Jubilarer, C. Roosen, P. Hansen, N. Nielsen samt Dithmar, paa den smukt pyntede Førerstue, hvor Føstkassens Formand, Lokf. Jensen, paa Kollegers Vegne overrakte hver af Jubilarerne et smukt Guldur samt i hjertelige Ord takkede dem for de 25 Aars kollegiale og gode Samarbejde samt

ønskede dem Held og Lykke i de kommende Tider. Hver Jubilar fik tillige et smukt udført Skjold med sit Navnetræk til Erindring om Dagen.

Som en særlig Opmærksomhed mod d'Hr. Roosen og P. Hansen mødte en Deputation fra Lokomotivfyrbøderne paa København G., hvor Lokfrb. G. Lund som Ordfører for Kollegerne i varme og hjertelige Ord tolkede Lokomotivfyrbødernes Tak for det store Arbejde, som særlig Hr. Roosen har udført for vor Organisation, idet han som dens egentlige Stifter altid uden at trættes har arbejdet for vor Sag og stedse været parat til at hjælpe med Raad og Daad samt vejlede de Unge indenfor vor Stand. En smuk Buket af Sommerens ypperste Flora blev overrakt tilligemed en Tak til Fru Roosen, fordi Hr. Roosens Foreningsvirksomhed lægger saa meget Beslag paa hans Tid saavel i som udenfor Hjemmet. Ligeledes mødte en Deputation fra Lokomotivfyrbøderne paa København H. i Roosens Hjem med en smukt udført Mappe med en Adresse — et sandt Pragtværk — udført af Lokfrb. Florentz, med samtlige Lokomotivfyrbøderes Navne. Florentz bad Roosen modtage Gaven som Tegn paa Standens Agtelse og godt Arbejde for vor fælles Sag.

Kl. 12 mødte 42 Førere i Korups Have for at fejre Jubilarerne ved et Festmaal, hvor tillige Jubilarerne fra 1ste Juni, Førerne O. Larsen og A. T. Johansen var indbudt som Gæster. Den ypperligste Stemning herskede ved Bordet. Lokf. Jensen holdt Festtalen for Jubilarerne, hvorefter Ordet var frit, hvilket ogsaa blev benyttet.

Efter at Hr. Hendriksens gode Bord var vederfaret fuld Retfærdighed, samledes man i Lysthusene i den smukke Have, hvor Kaffen indtoges og hvor tillige en Fotograf tog en Plade af Selskabet. Det maa bemærkes, at Lokomotivmester Córdsen, G., samt Lokomotivformændene Clausen, H., og Thomsen, Ø., deltog i Festen og tog livlig Del i Underholdningen.

Til Slut maa bemærkes, at Roosens Hjem om Aftenen var et sandt Blomsterhav, ligesom Telegrammer uafbrudt var strømmet ind fra nær og fjern. Alt ialt en sand Højtidsdag, som sent vil glemmes af Jubilarerne og som er til Ære for vor Stand.

Togsammenstødet ved Ottersberg den 31. Decbr. f. A.

Om dette Æmne har Telegrafingeniør Wulf, Aarhus, i Tidsskriftet »Ingeniøren« skrevet en Artikel, af hvilken vi uddrager følgende:

— — Og det er ogsaa en Kendsgerning, som enhver let kan blive fortrolig med, om han ikke er det, at et optisk Signal let forsvinder under tæt Taage (saavel som under heftige Sne, Regn- og Hagelbyger), og tidt nok for selv svagere Taage- eller andre usigtbare Vejrforhold kan miste saa meget i Synlighed, at de Afstande, man af Hensyn til Bremsningen maa fordrø for Signalernes Synlighed, ganske væsentlig reduceres — langt under tilladeligt Minimum. Men under Hensyn hertil bliver der da i det foreliggende Tilfælde næppe noget at lægge den eller de paagældende Lokomotivførere til Last, som har overfaret Signaler, de ikke kunde se. Snellzug 96 skulde frem, saavidt mulig uden Forsinkelse, Farten maatte være stor. Signalerne har ikke kunnet iagttages, og det har været fristende nok for den paagældende Lokomotivfører at lade staa til paa den Sandsynlighed, som Erfaringen har givet ham, at Banen maatte være fri for det hurtige Tog, og at køre paa bedste Beskub, paa Hasard, med sit Tog som med sit Liv.

En saadan Kørsel paa bedste Beskub med Tog og med Liv er nu ganske sikkert et langt mere almindeligt Fænomen i den moderne Jernbanedrift, end mange maaske vil være tilbøjelig til at tro. Der er sikkert heri et psykisk Moment for Lokomotivføreren, der gør sig gældende — en Blanding af Ære og sportslig Drift, en Higen frem og sætten andre Hensyn til Side, som og enhver kender noget til, der blot dyrker lidt Hjul- eller Autosport og ved, hvorledes Maalet trækker, og hvor let Maalet bliver ét med et og alt. — —

Som man vil se, er de i Dagbladene fremkomne Artikler om Telegrafingeniørens Udtalelser stærkt kolorerede, men endda er der i Artiklen tilstrækkeligt til at skabe Sensation hos det rejsende Publikum, der mangler Betingelserne for at skelne det virkelige fra det uvirkelige.

Det er i højeste Grad uheldigt, naar en af Statsbanernes højere Embedsmænd i den Grad — som sket er — lader Pennen tage Magten fra sig og overfor Offentligheden skildrer Forhold, som end ikke Forfatteren selv har Betingelser for at kunne bedømme, hvilket man ejheller kan forlange; men, hvad man kan forlange, er, at Forfatteren tøjler sin livlige Fantasi saa meget, at ikke denne narrer ham til at sigte en hel Stand Verden over for en

saa høj Grad af Mangel paa Pligtfølelse, at den (Lokomotivførerne) skulde kunne sætte Hensynet til Togets Sikkerhed til Side for falsk Æresfølelse og sportslig Drift. Forfatteren burde vide, at Administrationen udtrykkelig har fritaget Lokomotivførerne — herhjemme i hvert Fald — for alt Ansvar for Køretidernes Overholdelse, naar Signalerne bliver utydelige paa Grund af Taage o. desl. At nogen Lokomotivfører skulde handle imod denne Ordre, er en for Lokomotivførerne saa selvmorderisk Tanke, at ingen normal Hjerne med Kendskab til de konkrete Forhold vil kunne udklække den. Forfatteren blotter paa en eklatant Maade selv sin Mangel paa Forstaaelse af Lokomotivførernes Gerning ved i Artiklen at sammenligne Hjul- og Autosport med Lokomotivtjenesten.

Hvad selve de optiske Signalers Synlighed angaar, da skal vi med Glæde følge Telegrafingeniøren og udtale Ønskeligheden af, at Lygterne gøres større og mere klartbrændende (tidligere paatalt her i Bladet), men Telegrafingeniøren maa ikke være blind for, at hvis Lokomotivførerne ikke kendte Terrænet og tog Banelegemets Fald og Stigningsforhold i Betragtning, vilde det være umuligt at føre Lokomotivet og med dette Toget sikkert fra Station til Station. Paa Grundlag af dette Kendskab hviler Lokomotivførernes Gerning og Togets Sikkerhed paa Strækningen. Signalernes større eller mindre Synlighed er det Moment, der letter Lokomotivførerne Overholdelsen af Køretiden. Det havde været smukkere og mere formaalstjenligt, om Telegrafingeniøren havde fremsat et reelt Forslag til Afhjælpning af de efter hans Mening for Haanden værende Mangler, end som sket er, at opkræmme Offentligheden og insinuere en hel Stand for Mangel paa Ansvars- og Pligtfølelse.

Syd for Gedser i 24 Dage.

(Dagbog, ført paa en Rejse i Tyskland, Østrig, Italien, Schweiz).

Afreste fra København 24. Maj Kl. 8,10 Em. over Gedser og fortsatte Rejsen uden Afbrydelse til Dresden med Ankomst Kl. 11,6 Fm. den 25. Maj; gik straks i Færd med at opsøge et Logis og var saa heldig i Victoriastræse 30 at finde et udmærket Værelse med gode Senge for 1 Mark pr. Nat. Da skandinavisk Forening holdt Møde samme Aften, gik jeg hen i Mødelokalet, der er beliggende Freibergplatz 11, og tilbragte en rigtig fornøjelig Aften sammen med de i Dresden væ-

rende Naver. Søndag Form. blev Dresdener-Galleriet beset. Der er en Overflod af Kunstskatte, men for at kunne bedømme slige Sager hører der vistnok en særlig Kunstsans.

Om Eftermiddagen tog vi i Selskab med en i Dresden bosiddende Dansk en Tur pr. Damper op ad Elben, først til Loschwitz, hvor vi tog en Tur op i Højden med den derværende Svævebane. Waggonen hænger i en Staaltraadstrosse, som bevæger sig over nogle svære, støbte Ruller, som er anbragt paa høje Jernstativer. Naar den ene Waggou gaar op, gaar den anden ned, — paa denne Maade hjælper den nedadgaaende ved sin Vægt at hæve den opadgaaende.

Vi fortsatte videre op ad Elben til Baster, beliggende i det saakaldte sachsisk Schweiz, og vi fik her en ganske god Forsmag paa Bjerge, idet Baster hæver sig i en betydelig Højde med den herligste Udsigt over Elbdalen og omliggende Landskab. Tilbagevejen ned ad Bjerget vilde vi forsøge ad en anden Vej end den sædvanlige, og vi naaede da ogsaa at fare vild i de mægtige Fyrretræsskove, hvorved Bjerget er bevokset; først efter 2 $\frac{1}{2}$ Times Klatren omkring paa Klipperne naaede vi ned til Byen Welen, som er beliggende ved Elben. Efter et solidt Aftensmaaltid returnerede vi til Dresden, hvor vi ankom Kl. 11 Em.

Den 27. Maj om Formiddagen tog vi til Chemnitz for at bese den derværende Lokomotivfabrik. Vi blev meget elskværdigt modtaget og af en Ingeniør vist omkring paa Fabrikken, hvor der for Tiden er en Del Maskiner under Bygning til Spanien og Rumænien — store, firkoblede Compound Slæbemaskiner, højtliggende Kedler med Overheder, en straalende Lakering, Messingbaand til at samle Beklædningspladerne med. Hvad der særlig interesserede var en paa Fyrpladsen anbragt Hane med tilhørende Slange til at vande Kul- og Fyrplads med. Meget lidt blankt Messing paa Fyrpladsen, mørkmaalede Vægge og Loft. Vi havde ærligt talt ventet at se en Del mere paa Fabrikken, men Tyskerne er meget forsigtige med at fremvise deres Fabrikker for Fremmede.

Paa Chemnitz Station havde jeg Lejlighed til at tale med forskellige Førere og Fyrbødere og fik en hel Del at vide angaaende deres Tjeneste; Fridag 5.—8. Dag, og — særlig at

bemærke — ingen Udvaskning, hvilken besørgetes af et Udvaskerkor, som gjorde Maskinen i Orden fra Ende til anden, og d'Hrr. forsikrede alle, at det hele gik fortræffeligt og blev samvittighedsfuldt udført, og at Førernes Ansvar for Maskinen aldeles ikke blev forringet, som nogle Førere paa København H. gerne vil paastaa.

En af d'Hrr. Førere raadete os at gaa til den derværende Maskininspektør for at opnaa Tilladelse til at køre paa Maskinen fra Ch. til Dresden. Vi fandt Inspektørens Kontor, og efter at have afgivet vore Visitkort, meddelte et galloneret Bud os, at Inspektøren vilde modtage os. Den gallonerede snappede vore Hatte, Stokke og Regnslag, og med et Buk aabnede han Døren for os. Hr. Maskininspektør Telle modtog os staaende, og først efter at vi var anbragte i et Par Lænestole begyndte han Samtalen. Iøvrigt beklagede han, at han desværre ikke var kompetent til at give en saadan Tilladelse, men henviste os til Generaldirektøren i Dresden, og efter forskellige Spørgsmaal angaaende vore hjemlige Forhold, anbefalede vi os efter at have gjort en Undskyldning for Ulejligheden. Den gallonerede hjalp os vore Frakker paa og lukkede Døren efter os

Vor Forbavelse var ærlig talt meget stor over al den Høflighed og Elskværdighed, der blev udvist mod os.

De sachsiske Førere og Fyrbødere oppebærer saavel Time- som Kilometerpenge. Timepengene beregnes efter Ancienniteten og er fra 11—14 Pf. pr. Time og regnes fra Hjemstedets Afgang og til Ankomst. Kilometerbetalingen er 6 Pf. pr. 10 Kilometer. Fyrb. 6 Pf. pr. Time og 3 Pf. pr. 10 Kilometer.

Den 28. Maj afgik vi fra Dresden, en henrivende Tur gennem sachsisk Schweitz, hvor Banen følger Elben i dens mange Krumninger. Snart, smilende, veldyrkede Dale, for straks derefter at afløses af et Bjerglandskab, vildt og forvitret.

Ved Bodenbach, den bøhmiske Grænse, begyndte Genvordighederne, idet vor Ansøgning om Fripas til det pr. østreich-ungarnische Jernbaneselskab ikke var bleven besvaret. Vi maatte i den Anledning selv betale vor Rejse fra Bodenbach til Prag. — Fra Bodenbach fortsætter Banen sit Løb i Elbdalen, men

løber af og til gennem Tunneler, da Erzgebirge her flere Steder gaar ud til Floden i bratte Sænkninger.

Vi ankom til Prag Kl. 11 Fm. Vort første Indtryk af Byen var det bedste, men desværre holdt det ikke Stik, idet Fremmede i Prag bliver trukket op paa en uforskammet Maade. Vi besaa det urgamle kgl. Slot, som er beliggende paa Hradschin, et Bjerg i Byens sydvestlige Del. Slottet var overordentlig interessant at bese med sine store, smukke Riddersale og mange Malerier.

Jernbaneselskabets Materiel udmærker sig ved sin overordentlige Svinskhed. I Kupeerne var der tommetykt Lag Smuds paa Gulvene, og Maskinerne var vist næppe aftørrede i dette Aar, Olien var overalt stivnet i tykke Skorper og bedækket med Støv. Fra Prag til Wien kan man komme med to forskellige Selskaber — pr. østreich-ungarnische Staatseisenbahn og K. k. østreische Staatsbahne —. Den første Bane havde vi jo ansøgt om Fribefordring, men som alt fortalt intet modtaget. Vi forsøgte da den kejserlige Statsbane, præsenterede os i Direktionen; det kostede mange Ord, inden den Kontorchef, med hvem jeg talte, vilde modtage vore Papirer, men efter meget Besvær og efter at have været hos forskellige af de høje Herrer fik vi udstedt et Fripas fra Prag til Wien og sparede derved 10 Kr. Naa, bagefter kunde vi forresten godt forstaa, at der var saa megen Paastyr for et Fripas Skyld, idet Banens eget Personale kun faar 3 Fripas pr. Aar til dem selv og Familie. Vi havde Fornøjelsen at tale med forskellige Lokomotivmænd. I Østrig begynder den vordende Fører med 2 Aar i Værkstedet, for derefter at køre 3 Aar som yngste Fyrbøder, 3 Aar som Fører-Afløser, og bliver derefter udnævnt til Lokomotivfører (Unterbeamten). Deres Sportler er Kilometer- og Timebetaling som i Sachsen. Nedenstaaende Skala for deres faste Løn:

450 Gylden (Sølv)	2 Aar i Værkstedet
500 —	3 — yngste Fyrb.
550 —	3 — Fører-Afløser
600 —	2 — Fører
650 —	2 — —
700 —	2 — —
800 —	2 — —
900 —	2 — —

1000 Gylden	2 Aar Fører
1100 —	2 — —
1200 —	2 — —
1300 —	— —

Det bemærkes at 1 Sølvgylden er = 1,50 dansk.

Statsbanernes Lokomotiver var alle smukke og vel vedligeholdte. Der findes Compound-Maskiner, men Størsteparten er Højtryksmaskiner med Overheder, som er anbragt mellem to Dømer ovenpaa Kedlen. Kedlerne ligger meget højt og præsenterer sig ret godt. Udvendige Cylindre, skraatliggende Glidere. Udgangen er indstillelig, idet den ved et Sving fra Fyrpladsen kan gøres mindre og større efter Behag — vistnok en praktisk Foranstaltning. Bremsesystemet er som hos os (Hardys), men selve Vacuumjektoren er af større Dimensioner end vor.

De østrigske Lokomotivførere har en fast aarlig Sommerferie, 8 Dage for yngste Førere og indtil 14 Dage for ældre Førere.

Vi ankom til Wien 1. Juni, og da vi benyttede Sporvogne i stor Udstrækning, naaede vi at faa beset det mest interessante af Byen, bl. a. Prateren, en stor Lystskov, gennemkrydset af Chausseer og Spadseregange, hvor hele det elegante Wien præsenterer sine Toiletter, Heste og Avtomobiler.

Vi afrejste fra Wien den 2. Juni for efter 20 Timers Rejse at naa Venedig. Turen fra Pontebleda til Venedig er overordentlig smuk. Banen snoer sig langs Floden Fella, gennem Tunneler og i Klipperne udhuggede Gallerier. Paa Steder, man skulde synes mest utilgængelig, ser man anbragt gamle Klostre og Borge, der præsenterer sig for Øjet som ubetydelige Punkter, men Højden bedrager selvtølgelig.

De italienske Maskiner er meget malpropre, og Personalet ser nærmest ud, som om det var trukket op gennem Skorstenen.

Ved Stationen Undine sænker Banen sig jævnt ned paa den lombardiske Slette; man skifter Tog i Undine, og har man rigelig med Mønt, er et Rundstykke med Skinke ikke af Vejen, men det koster rigtignok ca. 75 Øre i danske Penge. Vi ankom langt om længe til Venedig og foretog om Aftenen en Spadseretur i Venedigs talløse Gyder. Vi skal villig indrømme, at det var os umulig ved egen Hjælp at finde tilbage til Stedet, hvor vi boede.

Vi afrejste til Milano den 5. Juni, stillede vore Sager i Garderoben og begav os derefter hen for at bese den smukke Domkirke. Jeg mangler virkelig Ord for at kunne beskrive alt det smukke, der var at se i Kirken.

Kl. 12 meldte vi os paa Ernesto Toxidas' Lokomotivfabrik. Jeg maa først meddele, at vi fik en overordentlig elskværdig Behandling. Vi blev ført ind til Ingeniør Silvio Schappini, som selv for nogle Aar tilbage har været i i København. Ingeniøren foreviste os først Fabrikens fotografiske Samling af Lokomotiver og forærede os hver en Samling Fotografier og Arbejdstegninger, bl. a. Tegningen til en ny patenteret Regulator og en bevægelig eller indstillelig Akelkasse. Tegninger og Fotografier vil blive stillede til Bladets Disposition og forhaabentlig Tid efter anden blive præsenteret for Læserne.

Vi blev derefter overgivet til to unge Herrens Omsorg, og Forevisningen af Fabrikken begyndte. Vi besaa alt, hvad der var, — i Chemnitz fik vi derimod ikke Lov at se mere end Halvdelen. — Lokomotiv-Fabrikken i Milano beskæftiger ca. 3000 Mand paa den egentlige Fabrik. Endvidere er der en stor Jernbanewaggon-Fabrik samt en Fabrik for Landbrugsmaskiner. Disse to sidste er dog beliggende udenfor Milano. Jeg forsøgte at skaffe Oplysning om de italienske Lokomotivmænds økonomiske Stilling, men var ikke saa heldig at træffe nogen, der talte Tysk. Paa anden Haand fik jeg imidlertid at vide, at Gagen er 10—15 Frc. pr. Dag for Førere og 5—8 Frc. for Fyrbødere (1 Frc. = 72 Øre) iberegnet Kørepenge og Timebetaling. Den vordende Fører er Fyrbøder 3—4 Aar og bliver da udnævnt til Fører. Vi var oppe paa et Iltogslokomotiv i Venedig, og Føreren var i Færd med at skrive Rapport og paaheftede Papirstrimlen paa Hastighedsmaaleren. Diagrammet udviste højeste Fart 115 Klm. pr. Time og mindste Fart 60 Klm. Som det vel er en stor Del af Læserne bekendt, er Hastighedsmaaleren i Udlandet selvregistrerende; den ligner et stort Ur og bestaar bl. a. af en Rulle Papir, en spids Stift, der paa Papiret afmærker Farten under Kørselen. Registreringen foregaar ved en Gaffel, der er fastgjort paa Kobbeltangens bageste Ende og ved en Aksel

med Kamhjulsforbindelser virker op til Hastighedsmaaleren.

Den 7. Juni ankom vi til Luzern og tog pr. Damper over Vierwaldstattersøen til Witsnau, en henrivende smuk Tur, noget af det skønneste, vi har set paa Turen. Fra Witsnau fører en Bane op til Rigi. Vi havde Fripas til Rigi, men rigtignok til den Bane, der udgaa paa den modsatte Side af Bjerget.

Imidlertid besluttede vi at bestige Bjerget til Fods, og efter $3\frac{1}{2}$ Times ihærdigt Arbejde naaede vi Rigis Top — efter at have mistet adskillige Potter kostbar Sved undervejs. Man faar en Ide om, hvorledes alt tager sig ud fra en Luftballon, naar man staar paa Toppen. Vejret var straalende og klart, og vi havde en milevid Udsigt over Byer, Søer og Bjerge af større og mindre Kaliber. Rigi er 18000 Meter højt, men Stien, hvoraf man kravler op, gaar uafbrudt i Zigzag, saa Vejen bliver dobbelt saa lang. Banen, som gaar derop, er en Tandhjulsbane. Banelegemet bestaar af to almindelige Skinner i stor Sporvidde, imellem disse ligger en svær, støbt Skinne med Tandrækker. Toget bestaar af en Waggon og et Lokomotiv. Kedlen er anbragt saaledes paa Vangerne, at den, selv paa de største Stigninger, stadig befinder sig i vandret Stilling. Under Lokomotivet er anbragt et stort Kamhjul, der griber ind i Kamrækken mellem Skinnerne. Drivkraften fra Maskinen bliver ved nogle mindre Kamhjul direkte overført til det store, som paa denne Maade bevæger Lokomotivet, omend med ringe Fart. Nogen bedre Forklaring paa Maskineriet kan jeg ikke give, da det ikke var mig muligt at foretage en nærmere Undersøgelse af samme.

I Luzern havde vi den Fornøjelse at gøre Bekendtskab med to schweitziske Førere, hvoraf den ene var permanent Fører. Vi foretog sammen med dem forskellige Udflugter, hvor vi bl. a. blev fotograferet. D'Hrr. lovede at besøge Danmark næste Aar. Selvfølgelig benyttede jeg Lejligheden til at pumpe d'Hrr. om Forholdene i den schweitziske Lokomotivetat.

Selvfølgelig er Personalet her, ligesom i de andre Lande, vi besøgte, fri for Udvaskning, og deres Fridag er altsaa en virkelig Fridag. Vi besaa i Luzern og Zürich Lokomotivremiserne; de derværende Lokomotiver var næ-

sten alle Compound, højtliggende Kedel med Overheder, selvfølgelig Vandslange paa Fyrpladsen, og af særlig Interesse en Luftledning, som stod i Forbindelse med Sandkassen, saaledes at naar samme benyttes, aabnes paa Fyrpladsen en Ventil, og Luften besørger Sandet blæst ud paa Skinnerne. Bremsen i Schweiz er Westinghouse og sammes Luftpumpe, som uafbrudt arbejder under Kørselen, besørger ogsaa Luften til Sandkassen.

Lønningsforholdene i Schweiz er saaledes: Førernes Løn begynder med 1800 Frc, stigende til 3000 Frc

Fyrbødernes Løn begynder med 1200 Frc., stigende til 1800 Frc.

Fører pr. Klm. 1,5 centimer.

Fyrb. — 0,8 —

Natpenge for Førere og Fyrb. 1 Frc. 50 c, naar der leveres Seng.

Natpenge for Førere og Fyrb. 2 Frc. 50 c., naar de selv skaffer Logis.

Den vordende Fører maa bestaa 4 Eksaminer for at blive Fører, hvilket i Reglen naas efter 4—5 Aars Forløb.

Med Hensyn til Tjenesten for Lokomotivpersonalet skal jeg tillade mig at bemærke f. Eks. Schweiz. Personalet har der saa vidt muligt 8 Timers Tjeneste daglig, altsaa reelt 8 Timers Arbejde. Cirka 4 a 5 Fridage pr. Maaned. Tiden, hvor Maskinen holdes i Hus ved Endestationen, regnes ikke for virkelig udført Tjeneste.

I Østrig er Forholdene omtrent som hos os, uden dog at Personalet kunde siges at have for megen Tjeneste — ca. 5 Fridage pr. Maaned.

For Italien kan jeg desværre ikke give nogen Oplysning, da jeg, som før bemærket, ikke traf nogen tysktalende Italiener.

I Sachsen er de samme Forhold som hos os, med 5—6 Fridage pr. Maaned.

Fra Luzern tog vi over Zürich til Frankfurt; derfra til Berlin, hvor vi gjorde et Par Dages Ophold, for saa over Gedser at naa København, hvor vi ankom 17. Juni.

Som Totalindtrykket af Rejsen tror jeg for mit Vedkommende at turde udtale, at vort hjemlige Jernbanevæsen staar fuldt paa Højde med Udlandets. Selvfølgelig er Udlandets Maskiner i flere Henseender mere fuldkomne end vore nuværende, og maaske ogsaa forsy-

nede med flere praktiske Hjælpe midler, men alt ialt kan vi i Danmark godt være bekendt at indbyde fremmede Førere til at bese vort rullende Materiel.

Roskilde, 20. Juni 1907.

Herm. Unschuld.

Frirejse i Udlandet.

Opmærksomheden henledes paa, at det til Opnaaelse af fri Rejse i Udlandet — ogsaa i Sverrig og Norge — er nødvendigt a l tid at opgive nøjagtig Rejserute med de vigtigste større Stationer baade paa Ud- og Hjemrejsen, for at Direktørens Kontor kan udstede og udlevere det fornødne Antal Legitimationsbeviser.

PERSONALIA.

15.—7. 07.

Forflyttede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 387 J. S. Christensen, Nyborg, til Skanderborg.
Lokomotivfyrbøder Nr. 552 J. O. Sørensen, Skanderborg, til Nyborg.

23.—7. 07.

Afskediget er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 47 N. J. Andersen, Fredericia.

1.—8. 07.

Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

Nr. 304 J. Knudsen, Nyborg, med nyt Tj. Nr. 57 i Korsør.
Nr. 344 J. A. Bech, Frederikshavn, med nyt Tj. Nr. 113 i Fredericia.
Nr. 93 J. J. Frederiksen, Vedde, med nyt Tj. Nr. 221 i Struer.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

Nr. 1782 i 1. Kreds S. V. Christiansen, med nyt Tj. Nr. 2 i Esbjerg.

Nr. 224 i Aarhus J. K. Holm, med nyt Tj. Nr. 93 i København G.
Nr. 225 i Aarhus B. M. J. Boldreel, med nyt Tj. Nr. 304 i Frederikshavn
Nr. 344 i Aarhus J. G. Jensen, med nyt Tj. Nr. 344 i København H.

Forflyttede er:

Lokomotivfører Nr. 104 C. Mikkelsen, Fredericia, til Skanderborg.
Lokomotivfører Nr. 237 E. E. A. Pelch, Korsør, til København H.
Lokomotivfører Nr. 428 F. E. Rademacher, Struer, til København H.
Lokomotivfyrbøder Nr. 476 H. P. Hansen, Esbjerg, til Helsingør.
Lokomotivfyrbøder Nr. 254 J. P. Larsen, København G., til Vedde.
Lokomotivfyrbøder Nr. 305 C. V. C. J. Petersen, Esbjerg, til Nyborg.

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder Nr. 427 I. P. T. Jensen, København Ø., hedder fremtidig I. P. T. Ruelykke.

Medlemslisten.

København H. Afdeling. Indmeldte: Lokomotivfyrbøderne Nr. 50 H. Jensen, Nr. 338 O. M. Sørensen, Nr. 542 M. Hendriksen, Nr. 547 C. V. Christensen og Nr. 554 C. Olsen.

København G. Afdeling. Indmeldte: Lokomotivfyrbøderne Nr. 536 G. Andersen, Nr. 545 F. Nielsen, Nr. 549 Nielsen, Nr. 551 N. C. Knudsen, Nr. 555 M. L. Mørck, Nr. 556 P. S. Stoltzner, Nr. 557 O. Carlsson og Nr. 569 A. Nielsen.

Struer Afdeling. Indmeldte: Lokomotivfyrbøderne Nr. 561 O. H. Christensen, Nr. 563 Sloth, Nr. 564 Rasmussen, Nr. 566 Jensen, Nr. 570 Sørensen, Nr. 573 Hansen, Nr. 574 Petersen, Nr. 576 Nissen, Nr. 577 Andersen og Nr. 578 Christensen.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitolinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Ekspedition: L. Mauritzen, »Gjeddesborg«, Fredericia.